DIE GANZE PARTEI SOLL DIE ALLGEMEININTERESSEN IN BETRACHT ZIEHEN UND DIE VOLKSWIRTSCHAFT VORANTREIBEN*

(5. *März 1975*)

Die ganze Partei muß sich nunmehr ernsthaft Gedanken über die Allgemeininteressen unseres Landes machen. Welche Interessen sind damit gemeint? In den Berichten über die Tätigkeit der Regierung auf den I. Tagungen des III. und des IV. Nationalen Volkskongresses wurde die Konzeption von zwei Schritten für die Entwicklung der Volkswirtschaft unseres Landes erwähnt. Beim ersten Schritt soll bis 1980 ein unabhängiges, relativ vollständiges industrielles und volkswirtschaftliches System aufgebaut werden. Der zweite Schritt ist darauf ausgerichtet, China bis zum Ende dieses Jahrhunderts, also in den nächsten 25 Jahren, in ein mächtiges sozialistisches Land mit moderner Landwirtschaft, Industrie, nationaler Verteidigung sowie Wissenschaft und Technik zu verwandeln. Die ganze Partei und das ganze Land müssen dafür kämpfen, dieses große Ziel zu erreichen. Das ist mit den Allgemeininteressen unseres Landes gemeint.

Der Vorsitzende Mao sagte, es sei notwendig, die Revolution anzupacken, die Produktion, die Arbeit und die Vorbereitung auf einen Kriegsfall zu fördern. Wie man mir sagte, gibt es heute manche Genossen, die sich nur trauen, die Revolution anzupacken, aber nicht die Produktion. Sie sagen, beim Anpacken der Revolution geht man sicher, bei der Förderung der Produktion läuft man jedoch Gefahr. Das ist absolut falsch. Wie verhält es sich mit der Lage in der Pro-

* Rede auf einer Konferenz von für den Industriebereich zuständigen Sekretären der Parteikomitees der Provinzen, regierungsunmittelbaren Städte und autonomen Gebiete.

duktion? Die Landwirtschaft scheint verhältnismäßig gut voranzukommen, aber pro Kopf gerechnet, beträgt der Getreideertrag nur 304,5 Kilogramm, die Getreidevorräte sind gering, und das Einkommen der Bauern ist ziemlich niedrig. Was die Industrie betrifft, so müssen wir die Lage sehr ernst nehmen. Die vorhandene Kapazität wird nicht erschöpfend genutzt, und die industrielle Produktion im vergangenen Jahr war nicht gut. Dieses Jahr ist das letzte des vierten Fünfjahrplans, und wenn die Produktion nicht steigt, werden wir sicherlich bei der Durchführung des fünften Fünfjahrplans auf Schwierigkeiten stoßen. Wir müssen diese Gefahr im voraus erkennen und das Problem gewissenhaft anpacken.

Wie läßt sich in der Volkswirtschaft ein Auftrieb bewerkstelligen? Einer Analyse zufolge bildet momentan die Eisenbahn das schwache Kettenglied. Wird das Problem des Eisenbahntransports nicht gelöst, so wird unsere Produktionsordnung durcheinander gebracht, und der gesamte Plan muß scheitern. Das Zentralkomitee ist daher fest entschlossen, dieses Problem zu lösen. Heute werden wir den „Beschluß des Zentralkomitees der Kommunistischen Partei Chinas zur Stärkung der Arbeit im Eisenbahnwesen" veröffentlichen.

Um das Eisenbahnproblem zu lösen, ist es erforderlich, eine verstärkt zentralisierte und einheitliche Führung zu schaffen. Das Zentralkomitee hat stets die Bedeutung einer derartigen Führung in der Eisenbahnarbeit betont, in den letzten Jahren jedoch wurde sie geschwächt. Obgleich in diesen Jahren die Zahl des Bahnpersonals, des rollenden Materials, der Gleise und anderer Ausrüstungen gestiegen ist, kam es im Bereich des Eisenbahntransports zu keinem Aufschwung, weil die zentralisierte, einheitliche Führung geschwächt wurde. Zur Zeit werden täglich nur wenig mehr als 40 000 Güterwagen verladen. Der Einschätzung einiger Genossen zufolge sollten wir jedoch aufgrund der vorhandenen Kapazität in der Lage sein, täglich 55 000 Güterwagen zu verladen. Das Zentralkomitee hat daher beschlossen, entsprechend den besonderen Eigenschaften der Bahnarbeit einer zentralisierten und einheitlichen Führung nochmals Nachdruck zu verleihen. Natürlich wird damit die Verantwortung der örtlichen Organe nicht reduziert. Ohne ihre Unterstützung können die zentralen und regionalen Bahnabteilungen ihren Aufgaben nicht gerecht werden. Beide Seiten müssen sich daher bemühen, enger zusammenzuarbeiten.

Der Beschluß des Zentralkomitees beinhaltet ferner die Formulierung notwendiger Vorschriften und Bestimmungen und die Stärkung

des Organisations- und Disziplinbewußtseins. Die gegenwärtige Zahl der Bahnunfälle ist erschreckend hoch. Letztes Jahr kam es zu 755 schwerwiegenden Fällen, darunter einige äußerst ernste. Verglichen mit den 88 Unfällen von 1964, dem Jahr der wenigsten Bahnunglücke, stieg die Zahl der Unfälle um ein Vielfaches. Die meisten Unfälle waren auf Nachlässigkeit zuzückzuführen, einschließlich Fahrlässigkeiten bei der Instandhaltung des rollenden Materials. Dieser Zustand deutet darauf hin, daß es keine geeigneten Vorschriften gibt und die Disziplin unzureichend ist. Es wird höchste Zeit, gewisse Vorschriften und Bestimmungen erneut zu betonen. Einer der alten Vorschriften zufolge dürfen die Lokführer zu den Mahlzeiten den Zug nicht verlassen; sie sollten Imbißschachteln mit sich auf die Lok bringen. Das hat seinen guten Grund. Heute jedoch gehen die Lokführer essen, wann immer es ihnen beliebt, was zu ständigen Verspätungen der Züge führt. Auch die althergebrachte Vorschrift, daß im Dienst kein Alkohol genossen werden darf, wird heute nicht strikt eingehalten. Ist man betrunken und bedient man die falschen Hebel, so kann es zu schweren Zusammenstößen kommen. Angesichts dessen müssen die notwendigen Vorschriften und Bestimmungen wiederhergestellt und vervollkommnet und das Organisations- und Disziplinbewußtsein gestärkt werden. Dieses Problem betrifft nicht nur die Bahnabteilungen, sondern auch die örtlichen Organe und andere Abteilungen.

Im Beschluß des Zentralkomitees wird auch von der Bekämpfung des Fraktionalismus gesprochen. Der Fraktionalismus beeinträchtigt heute aufs ernsthafteste unsere Allgemeininteressen. Dieses Problem muß allen Arbeitern und Angestellten vor Augen geführt werden. Es muß ihnen klargemacht werden, daß es sich hier um eine wichtige Frage von richtig und falsch handelt. Es ist nutzlos, konkrete Probleme zu lösen, wenn diese Kernfrage nicht zuerst gelöst wird. Diejenigen, die fraktionelle Tätigkeit betreiben, müssen umerzogen und ihre Anführer bekämpft werden. Im allgemeinen sind ihre Anführer in zwei Kategorien einzuteilen. Die erste besteht aus Personen, die vom Fraktionalismus besessen sind, mehrere Jahre lang fraktioneller Tätigkeit nachgegangen sind und ihr Verständnis für Richtiges und Falsches verloren haben. Für sie sind der Marxismus, die Mao-Zedong-Ideen und die Kommunistische Partei nicht mehr vorhanden. Sie müssen umerzogen werden. Berichtigen sie ihre Fehler, sollten wir ihnen das Vergangene vergeben. Weigern sie sich jedoch, sich zu bessern, sollten wir streng mit ihnen umgehen. Die zweite Kategorie besteht aus

einigen schlechten Elementen. Man findet sie in allen Arbeitsbereichen und in allen Provinzen und Städten. Sie bedienen sich des Fraktionalismus, um im trüben zu fischen und die sozialistische öffentliche Ordnung sowie den wirtschaftlichen Aufbau des Landes zu untergraben. Sie nutzen die dadurch entstandene Verwirrung zu ihrem eigenen Vorteil, um Spekulationen und Schiebergeschäfte zu betreiben, Macht zu gewinnen und Geld zu raffen. Gegen solche Menschen muß man entschieden vorgehen. Man nehme zum Beispiel den Rädelsführer in Xuzhou, der große Unruhen gestiftet hat. Er ist so „tüchtig", daß er in Wirklichkeit über die Gegend Gewaltherrschaft ausübt. Wenn wir nicht jetzt gegen diese Sorte von Menschen vorgehen, wie lange sollen wir dann noch damit warten? Ich meine, wir sollten ihm nur einen Monat Zeit lassen, also bis Ende März, damit er sich bessert. Versäumt er es, sich zu ändern, und stellt sich stur dem Proletariat entgegen, dann werden seine Missetaten als Straftaten behandelt.

Die Fraktionalisten in den Bahnabteilungen unterhalten zu denen der örtlichen Stellen Verbindungen. Diese Verbindungen müssen wir unterbrechen, wenn wir den Fraktionalismus bekämpfen. Solche Leute verstehen es, sich die lebenswichtigen Punkte auszusuchen. So blockierten sie den Bahntransport, und Beijing wurde bald darauf aufmerksam. Die Unruhen, die auf der dem Nanchang-Bahnamt unterstehenden Strecke auftraten, waren gewissen Leuten in den Provinzbehörden von Jiangxi zuzuschreiben. Es ist unbedingt nötig, in den Bahnabteilungen die internen und externen Verbindungen zwischen Einzelpersonen, die fraktionelle Tätigkeit betreiben, zu unterbrechen. Diese Konferenz hat beschlossen, daß Versetzungen von Mitarbeitern aus derartigen Abteilungen nach wie vor einheitlich durch das Ministerium für Eisenbahnwesen ausgeführt werden. Dieses Recht steht dem Ministerium zu. Probleme des Fraktionalismus in den Eisenbahn-Abteilungen, die von den örtlichen Regierungen nicht gelöst werden können, werden vom Ministerium behandelt. Aktive Fraktionalisten müssen auf andere Posten versetzt werden. Ich meine damit natürlich die Rädelsführer. Was tun, wenn nach der Versetzung des ehemaligen Rädelsführers ein neuer auftauchen sollte? Wir werden ihn ebenfalls versetzen. Versetzt man sie zwei- oder dreimal, so wird das Problem schließlich gelöst. Wir werden niemanden verhaften, außer wenn es sich um Konterrevolutionäre handelt. Und was tun wir, wenn ein fraktioneller Rädelsführer sich weigert, versetzt zu werden? Solange er sich nicht fügt, soll man ihm

kein Gehalt zahlen. Warum sollte er noch auf unserer Lohnliste stehen, wenn er dem Beruf des Fraktionalismus nachgeht? Mit einem Wort, wir müssen Methoden ausarbeiten, um dieses Problem zu lösen.

Gibt es eurer Meinung nach mehr Menschen, die sich für den Beschluß des Zentralkomitees entscheiden, als solche, die dagegen sind? Der Beschluß wird wirksam ausgeführt, wenn er von 80 Prozent der betreffenden Personen unterstützt wird. Ich glaube, daß die überwiegende Mehrheit diesen Beschluß unterstützt. Die chinesischen Bahnarbeiter zählen zum fortgeschrittensten und am besten organisierten Teil der chinesischen Arbeiterklasse. Werden sie sich für eine zentralisierte und einheitliche Führung aussprechen oder nicht? Werden sie für Organisation und Disziplin stimmen oder nicht? Werden sie die notwendigen Vorschriften und Bestimmungen unterstützen oder nicht? Werden sie den Fraktionalismus bekämpfen oder nicht? Werden sie die Versetzung der Rädelsführer der Fraktionalisten unterstützen oder nicht? Setzt man ihnen das Für und Wider klar auseinander, wird die überwiegende Mehrheit des Bahnpersonals selbstverständlich ihre Unterstützung geben. Daher sollten wir im März eine gründliche Mobilisierung in die Wege leiten, in der jeder, einschließlich der Familienmitglieder des Bahnpersonals und der entlang der Eisenbahnlinie wohnenden Bauern, mit dem Sachverhalt vertraut gemacht wird.

Die Erfahrungen, die wir bei der Lösung des Problems in der Arbeit des Eisenbahnwesens sammeln, werden auch für andere Industrieeinheiten von Nutzen sein. Zur Lösung vorhandener Probleme müssen klar umrissene politische Richtlinien ausgearbeitet werden. Wir müssen von den Allgemeininteressen des Landes ausgehen und diese Probleme unverzüglich lösen. Können wir diese Aufgabe noch länger aufschieben? Wie können wir es uns leisten, sie aufzuschieben, wenn wir die Sache des Sozialismus fördern wollen?